Preis DM 19,95 · SFr 19,90 OS 140

FLUGZEUG Profile

Bücker Bü 131

„Jungmann"

4 394240 519955 27

Die Geschichte des legendären Schuldoppeldeckers

27

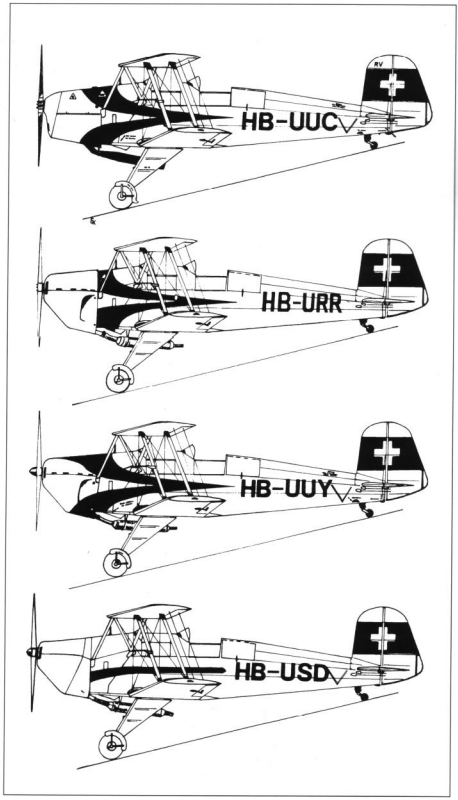
Bücker-"Jungmann"-Versionen
Schweizer Umbauten

Do/Bü 131B HB-UUC (exA-6)
Eine der sechs aus Deutschland 1936 bezogenen Maschinen. Das Rohr unter der Motorhaube ist der zur Lärmminderung erforderliche Schalldämpfer (sogenannte "Frankfurter Topf") Lackierung: Militärstandard

Do/Bü 131B HB-URR (ex A-29)
Flog als Erprobungsmaschine für den neuen Lycoming-Special von 150 PS, der den störanfällig gewordenen Hirth-Motor ablöste.

Bücker/APM 131-150 HB-UUY (ex a-3)
Diese Maschine ist eine der neuen Umbauten mit dem Lycoming-Special von 150 PS. Auch diese Do/Bü 131B stammt aus der Rangsdorfer Produktion und gehört zu den letzten Maschinen, die das Militär im Frühjahr 1974 an Zivil abgegeben hat.

Do/Bü 131B HB-USD (ex a-52)
Die Maschine wurde privat 1972 auf 180-PS-Lycoming-Motor umgebaut. Die Maschinen der Ausführung 2, 3 und 4 haben das neue abgeänderte Seitenruder mit hochgezogener Unterkante.



FLUGZEUG Profile Impressum:

Herausgeber:	Flugzeug Publikations GmbH Thomas-Mann-Str. 3, 89257 Illertissen Tel.: 07303/964220 Fax: 07303/964141
Autor:	Erwin König
Grafiken:	Manfred Meyer
Fotos:	Autor
Satz, Druck u. Reproduktion:	Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen

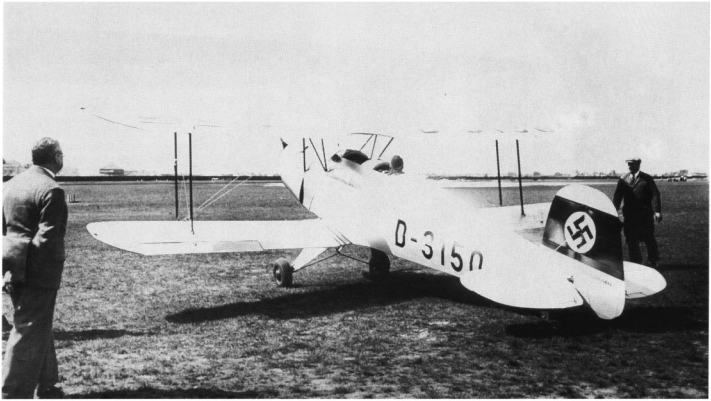
Am ersten Bücker-Flugzeug Bü 131V-1 in Johannisthal Direktor Carl Clemens Bücker und Joachim von Köppen, Testpilot der DVL.

Es begann in Johannisthal...

Mit den Konstruktionen des Bücker-Flugzeugbaus wurde Mitte der dreißiger Jahre ein hoher Entwicklungsstand für den Schul- und Kunstflug in Deutschland erreicht. Besonders die Doppeldecker "Jungmann" und "Jungmeister" eigneten sich hervorragend für diese Ausbildungsart.
An allen deutschen Motorflugschulen waren Bücker-Flugzeuge sozusagen die erste Garnitur. Wegen ihrer Leistungsfähigkeit und außergewöhnlich guten Flugeigenschaf-ten erfreuten sie sich auch über die Grenzen hinweg großer Beliebtheit und wurden zum größten Exporterfolg des deutschen Flugzeugbaus. Man flog sie in 23 Ländern. Außerdem erhielten die Schweiz, Spanien, Japan, Ungarn, Schweden und die Tschechoslowakei Lizenzen zum Nachbau von Bücker-Flugzeugen.
Es waren die letzten Schulflugzeug-Konstruktionen, die in Deutschland in Serie hergestellt wurden und für die man Lizenzen vergeben konnte.
Bücker-Flugzeuge, insbesondere die Doppeldecker vom Typ "Jungmann" und "Jungmeister", die man einfach nur kurz "Die Bückers" nennt, gehören heute zu den beliebtesten Oldtimer-Flugzeugen, die noch geflogen werden.
Über 60 Jahre nach dem Erstflug des ersten Bücker-Flugzeuges, einem "Jungmann", 1934 in Berlin, fliegen wieder oder auch noch immer, zahlreiche dieser Flugzeuge in Deutschland und dominieren auch als Oldtimer noch wie einstmals auf den Flugsportveranstaltungen.
Bemerkenswert ist, diese Flugzeuge fliegen heute noch genauso wie sie vor 60 Jahren gebaut und geflogen werden, in unveränderten Aufbau der Konstruktion.
"Die Bückers" waren seinerzeit die modernsten und auch aerodynamisch am elegantesten geformten Doppeldecker, trotz einfacher Bauart. Nie zuvor und danach wurden bessere in Deutschland hergestellt.

Entwicklungsgeschichte

Die Entwicklung des ersten in Deutschland gebauten Bücker-Flugzeuges Bü 131 begann 1934 in Berlin-Johannisthal. Die Firma Bücker-Flugzeugbau G.m.b.H. wurde im Oktober 1933 an alter historischer Stelle, an der Wiege des deutschen Flugzeugs aus in Berlin-Johannisthal gegründet. Deutschland benötigte damals für die ständig anwachsende Aktivität des Motorflugsports und auch für den geplanten Aufbau einer Luftwaffe leistungsfähige Schul- und Trainingsflugzeuge. Bücker war aus Schweden gekommen, hatte sein dortiges Werk verkauft und wollte fortan nur in Deutschland Flugzeuge bauen. Dafür brachte er auch seinen Chefkonstrukteur Anders J. Andersson aus Schweden mit. Dieser hatte bereits vorgearbeitet und fertige Konstruktionspläne dabei.
Auf dem Gelände der Ambi-Budd Karosserie Werke konnte man ein erstes Unterkommen finden. Mit einem kleinen Team begann man dort sofort das schon konzipiert und vorgefertigte Modell zu bauen. So konnten sie bereits im März 1934 nach einer Bauzeit von nur knapp vier Monaten den Prototyp eines Flugzeuges für die Anfangs- und Kunstflugschulung präsentieren. Es war ein zweisitziger Doppeldecker, der vom RLM die Typennummer 131 erhielt.



Ganz in Silber lackiert rollt die Bü 131V-1 jetzt mit Kennzeichen D-3150 in Johannisthal an den Start.

Der erste Flug fand dann am 25. April 1934 mit dem Testpilot von der DLV (Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt) Joachim von Köppen statt.

Schon die ersten Flüge beeindruckten und zeigten die ausgezeichneten Flugeigenschaften dieses Flugzeuges, das trotz eines verhältnismäßig schwachen Motors von nur 80 PS in Bewegung und Wendigkeit geradezu verblüffte. Hinzu kam noch die hohe Wirtschaftlichkeit durch geringen Kraftstoffverbrauch, einfache Wartung und niedriger Anschaffungspreis. Das Flugzeug war für die Anfängerausbildung gedacht und mit den sehr guten Kunstflugeigenschaften dafür bestens prädestiniert.

Das Motorgesicht - Bü 131V-1 von vorne.

Noch während der Erprobungszeit gingen auf dieses Flugzeug erste Aufträge und Bestellungen durch den DVL bei Bücker ein und man begann sofort mit der Produktion, die allerdings in den beengten provisorischen Betriebsanlagen bei Ambi-Budd nur sehr begrenzt möglich war.

Das Flugzeug wurde als Bü 131A mit dem Motor des Prototyp, den 4-Zylinder Hirth HM 60R von 80 PS produziert. Bereits das erste aus der Produktion und Bücker-Flugzeug Nr. 2 wurde exportiert und nach Uruguay geliefert. Dem Flugzeug hatte man unterdessen den Namen "Jungmann" gegeben.

Im Frühjahr 1935 wurden weitere Flugzeuge ins Ausland geliefert. Die Schweiz bestellte drei Flugzeuge und bewarb sich um die Lizenzbaurechte, die sie auch bekam. Ab 1936 hat man den "Jungmann" bei Dornier in Altenrhein als Do/Bü 131 insbesondere für das schweizer Militär gebaut.

Trotz der platzmäßigen Schwierigkeiten bei Ambi-Budd konnte Bücker im August 1935 schon die Fertigstellung des 50. Flugzeuges feiern.

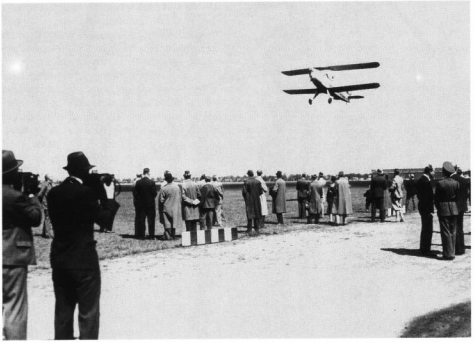
1936 konnte Bücker im Süden Berlins auf den zur Olympiade neu angelegten Flugplatz Rangsdorf sich ein Werksgelände beschaffen und in neu gebauten Hallen den Serienbau nun in größerem Umfang beginnen.

Schon vor der offiziellen Eröffnung des Flughafens am 30. Juli 1936 hatte Bücker eine Halle in Nähe der Bahnlinie Rangsdorf-Zossen in Betrieb genomen. Hier wurden jetzt die noch in Johannisthal gefertigten Flugzege überflogen und in dieser ersten Halle untergebracht. Es war die Halle, die später als Einfliegerhalle im Mai 1939 durch eine Brandkatastrophe, bei der 50 Flugzeuge verbrannten, verloren ging.

In der zweiten noch 1936 fertiggestellten Halle nahm man dann die Produktion des "Jungmann" im mustergültigen Reihenbau auf, denn die Nachfrage war groß.

Hier in Rangsdorf wurde der "Jungmann" dann auch zur Ausführung Bü 131B

weiterentwickelt. Der Motor HM 60 war jetzt bei der B-Ausführung durch den Hirth HM 504-A-4 mit 105 PS ersetzt worden. An allen deutschen Fliegerschulen des DVL war der "Jungmann" Bü 131A schon zahlreich in Betrieb genommen. Mit der B-Ausführung wurde er jetzt auch bei der Luftwaffe als Standardschulflugzeug für die Anfängerausbildung eingesetzt.
Eine umfangreiche Order von 400 Bü 131 kam auch von der jugoslawischen Regierung. Ungarn hatte zuvor schon 117 Flugzeuge bestellt.



Flug vor Presseleuten

Verbesserungen an Zelle und Ausrüstung führten 1938 zur Bü 131D. Sie hatte Kugellager in allen Rudern, welche die Wartung erleichterte und die Steuerung leichtergängig machte. Außerdem besaß diese Ausführung statt der bisherigen kleinen Vollgummirollen am Heck ein vollsteuerbares größeres Spornrad mit luftgefüllten Gummireifen. Das war die dritte und letzte Version des "Jungmann" und blieb bis 1941/42 in Produktion. Danach erfolgte die Ablösung durch die Bü 181 für die Luftwaffe.

Spanien hatte nach einer Lieferung von über hundert Bü 131 aus Rangsdorf ab 1938 im Lizenzbau über 550 Maschinen bei CASA in Cadix als CASA 1.131 für die spanische Luftwaffe gebaut. Etwa zweihundert davon mit Hirth-Motor HM 504 (1.131H), die anderen aber mit dem spanischen Motor ENMA Tigre G-IVA und G-IVB von 125 PS bzw. 150 PS (1.131E). Man baute den Jungmann noch bis Mitte der 60er Jahre.

In der Schweiz blieben die dort gebauten Do/Bü 131B, von der die Luftwaffe 1936 84 Stück bestellt hatte, bis etwa 1974 als Standardtrainer in Dienst. Danach wurden diese an den Aero-Club abgegeben, dessen Piloten sie gern weiterflogen. Bald jedoch wurden die begehrten Flugzeuge an Liebhaber in Deutschland und in die USA exportiert.
Die Tschechoslowakei begann 1937 mit dem Lizenzbau der Bü 131B bei den Tatra-Werken als T-131. Auch hier wurde nach Kriegsende noch einmal von 1946 bis 1949 der Jungmann für die tschechoslowakische Luftwaffe produziert. 260 Maschinen unter der Bezeichnung Aero C 104 mit Walter-Minor-4 III-Motor von 105 PS.
1959/60 wurden diesen Flugzeuge, die bis dahin in Dienst gestanden hatten, für den Export freigegeben und an Interessenten in der Schweiz, Österreich, Deutschland und USA verkauft.

Blick in die kleine Produktionsstätte von Johannisthal. Man konnte nur an sechs nebeneinander stehenden Rümpfen arbeiten.

Bücker-Einfliegerin und erste Werkpilotin Deutschlands Luise Hoffmann. Mit dieser Bü 131A D-EGSY verunglückte sie noch im gleichen Jahr - November 1935 - bei Wien tödlich.

Hier gut zu sehen:Der Reißverschluß durch den Verbindungsstrich des Kennzeichens D-E in Dreiecksform zum Gebäckfach. Bei der Bü 131B wurde dieser durch eine Klappe ersetzt. - Immer lachend im Cockpit einer Bücker: Luise Hoffmann.

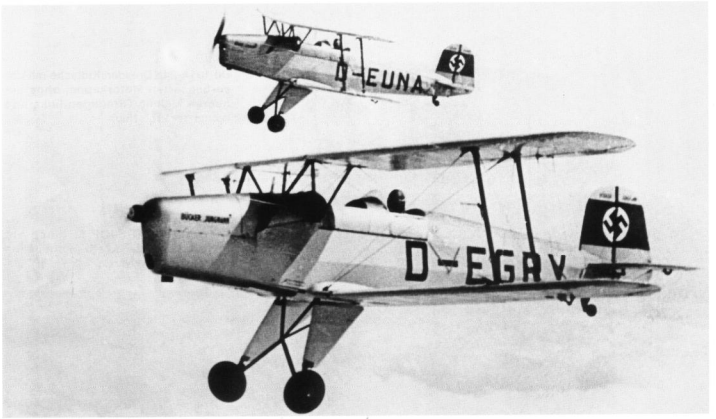
Bü 1331A D-EGSY hatte die WerkNr. 19. Ob bei der Montage oder wie hier bei der Bodenführung, vorteilhaft ist der bei allen Bücker-Typen eingebaute Handgriff an den unteren Tragflächen.

Die höchste Stückzahl außerhalb Deutschlands aber wurde in Japan hergestellt. Dort bauten K.K.Watanabe Tekkosho und ab 1943 Kyushu Hikaki 339 "Jungmann"-Flugzeuge als K 9W-1"Momoji" für die Marine und 1.037 als Ki-86A primary Trainer Typ 4 für Luftwaffe und Heeresflieger in Lizenz.
Versuche, den "Jungmann" in seinen Leistungen zu verbessern, insbeondere durch Einbau stärkerer Triebwerke, sind schon ab 1961 in der Schweiz und auch in den USA zahlreich unternommen worden. In der Schweiz baute man zunächst nach Plänen des bekannten schweizer Kunstflugmeisters Albert Ruesch sechs Do/Bü 131B auf Lycoming Triebwerke von 170 PS und 180 PS um.
Sie wurden als Bü R 170 und Bü R 180 bezeichnet. Die Flugzeuge mit den 180 PS sind als die schweizer "Lerchen" bekannt geworden. Zwei davon sind durch Absturz 1965 und 1966 verloren gegangen, die anderen an Österreich verkauft worden. Eine dieser "Lerchen" kam zur Luftfahrerschule Nordrhein-Westfalen und bekam das Kennzeichen D-EDEF.
Auch bei den vielen CASA-Flugzeugen aus spanischen Lizenzfabrikation, die seit mehreren Jahren als CASA 1.131E in Deutschland geflogen weren, sind Umbauten auf Lycoming-Motor gemacht worden. Alle Umbauten wurden bei der Firma Bitz in Augsburg/Haunstetten durchgeführt. In sehr guter Form wurde der neue und jetzt breitere Motor in Motorträger und Blechverkleidung in den verhältnismäßig schmalen Rumpf der Bü 131 eingepaßt.

Eines der ersten in Johannisthal gebauten Flugzeuge Bü 131A mit der WerkNr. 4.

Diese Bü 131A WerkNr. 102 ist bereits die zweite Maschine der ersten fertiggestellten Hunderter-Reihe.

Auf dem Flugfeld von Johannisthal aufgestellte Bü 131A zur Ablieferung an den DLV.

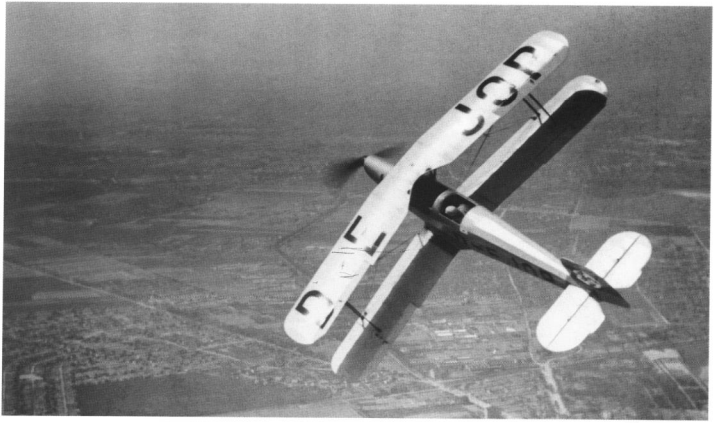


Zwei Bü 131A im Flug.

Hier fliegen drei Bü 131A über das Gebiet von Treptow. Bis August 1936 hatten alle Zivilflugzeuge ein doppeltes Landesemblem am Leitwerk. Rechts war das bisher Übliche schwarz-weiß-rot, links die ab Juli 1935 von Reichsminister der Luftfahrt eingeführte Hakenkreuzfahne.

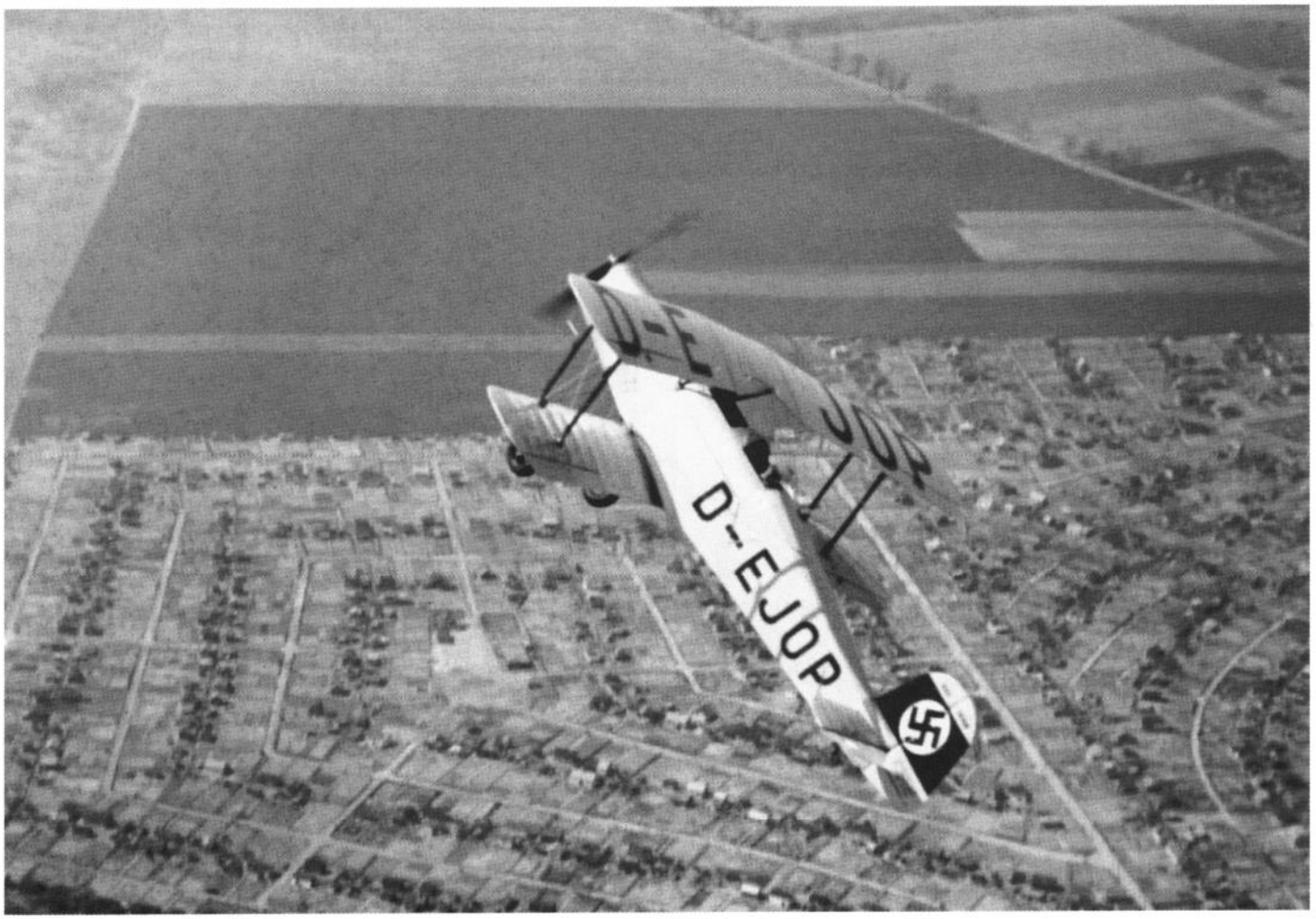
Bü 131A-2 in Dresden/Klotsche mit der verbesserten Motorkappe, ohne die oberen kleinen Öffnungen links und rechts der Prop-Nabe.

Die Bü 131A D-EJOP ist auch ein Flugzeug aus der Anfangsproduktion und hat die WerkNr. 12.



Hier die D-EJOP 1936 mit den olympische Ringen und Emblem der Deutschen Arbeitsfront und Handwerkskammer.

Ein "Jungmann" auf dem Fliegerhorst Gelnhausen.



Die Bü 131A im Flug über das Umfeld von Johannisthal/Adlershof.

Nur in Seenähe konnten anfangs in Rangsdorf die von Johannisthal überflogenen Flugzeuge gelandet werden. Hier die Bü 131A D-EHBO an der dafür hingesetzten Windsackstange mit Werkspilot Beier.

1. Mai 1936. Verbandsflug von drei Bü 131A mit fliegenden Fahnen über Rangsdorf. An der D-EUNA sind Fahnen an Flächen und Fahrwerk befestigt.

Bü 131A D-ENBA 1937.

Hier die gleiche Maschine 1939 beim Flg.Ausb.Rgt. Quedlinburg mit abgeänderten Kennzeichen für D-ENBA jetzt WL-ENBA.

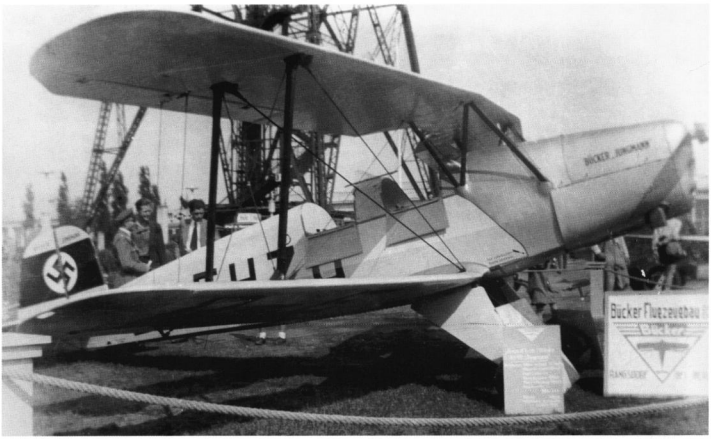
Bei dieser Bü 131A-2 ist gut die verbesserte Motorkappe ohne die Löcher oben neben der Propellernabe zu sehen.

Eine Staffelformation von neun Bü 131A zusammengestellt vom DLV für eine Flugschau 1936.

Eine Bü 131A-2 mit verbesserter Motorkappe in Rangsdorf vor der Einfliegerhalle noch ohne Kennzeichen und Landesflagge.

Bü 131A Flugzeuge aus der Serienproduktion von Rangsdorf.

Bü 131A OE-ORA in Österreich noch in der K.u.K.-Zeit 1937. - Als dann Österreich die Ostmark wurde, flog das Flugzeug als D-EDRI.



Eine Bücker am Funkturm. Bei einer Ausstellung 1937 wurde die Bü 131A D-EHZO direkt am Fuße des Berliner Funkturmes ausgestellt.

Technische Daten und Leistungsangaben

Bü 131A "Jungmann"

Zweisitziges Schulflugzeug
Triebwerk: Vierzylinder-Reihenmotor Hirth HM 60R von 80 PS

Spannweite oben/unten:		je 7,40 m
Länge, gr.:		6,66 m
Höhe, gr.:		2,25 m
Radspur:		1,70 m
Rüstgewicht:		350 kg
Zuladung:		280 kg
Fluggewicht:		630 kg
Flächenbelastung:		46,60 kg/m=
Höchstgeschwindigkeit:		175 km/h
Reisegeschwindigkeit:		160 km/h
Landegeschwindigkeit:		70 km/h
Flugdauer:		4 h
Reichweite:		650 km
Steigzeit:	auf 1000 m	7,4 min.
	auf 2000 m	16,8 min.
Dienstgipfel:		4000 m in 53 min.
Steigen am Boden:		2,4 m/s
Startstrecke:		240 m (Windstille)
Landestrecke:		145 m
Verbrauch:		14 l/100 km
Tankinhalt:		85 l
Schmierstoff:		4 l

Flächeninhalte: Bü 131A und B/D

Tragfläche mit Querruder unten	je 6,75 m=
Flügelfläche, total:	13,50 m=
Querruder:	0,76 m= oben/unten
Höhenleitwerk:	1,95 m=
Spannweite des Höhenleitwerks:	2,50 m=
Seitenleitwerk:	1,03 m=
Tragflügelform:	Rechteck
V-Form oben:	1,5 Grad
V-Form unten:	3,5 Grad
Pfeilform oben:	11,0 Grad (unten gleich)
Staffelung:	380 mm
Mittlere Flächentiefe oben/unten:	je 0,91 m
Flügelstreckung oben/unten:	je 1:8,1
Tragdeckabstand:	1,23 m

Luftschraube

Antrieb:	direkt
Bauart:	Holzblatt (starr), von Heine mul
Drehsinn:	
Durchmesser:	1,95 m
Schraubenfläche:	2,99 m=
Reifengröße:	420 x 150
Spornradgröße:	135 x 45

Die Mustermaschine der neuen B-Serie Bü 131B D-EBZE.

Bü 131B "Jungmann"

Zweisitziges Schulflugzeug
Triebwerk: Hirth HM 504A-2 von 105 PS

Spannweite oben/unten:		je 7,40 m
Länge, gr.:		6,62 m
Höhe, gr.:		2,25 m
Radspur:		1,62 m
Flügelfläche:		13,50 m≈
Rüstgewicht:		380 kg(S4K)
Zuladung:		290 kg
Fluggewicht:		670 kg
Flächenbelastung:		49,60 kg/m≈
Höchstgeschwindigkeit:		185 km/h, V max 350 km/h
Reisegeschwindigkeit:		170 km/h
Landegeschindigkeit:		82 km/h
Flugdauer:		3,8 h
Reichweite:		650 km
Steigzeit:	auf 1000 m	5,2 min.
	auf 2000 m	12,0 min.
	auf 3000 m	23,0 min.

Ausrüstung und Geräte

1 Drehzahlmesser, von beiden Sitzen aus sichtbar
2 Fahrtmesser
1 Borduhr
1 Kompaß
1 Einspritzvorrichtung
1 Sanitätskasten
1 Werkzeugkasten
1 Persenning für Sitze
Nachtbeleuchtung
Spornschleppanlage
2 Zündschalter
1 Netzschalter
2 Kurzschlußschalter
1 Kraftstoff-Vorratsmesser
2 Höhenmesser
Bauch- und Schultergurt in beiden Sitzen
1 Feuerlöscher (1 l Inhalt), von beiden Sitzen bedienbar
werden auf Wunsch gegen besondere Berechnung eingebaut

Luftschraube

Antrieb:	direkt
Bauart:	Holz, 2-Blatt-Starrschraube von Schwarz oder Heine
Drehsinn:	rechts
Durchmesser:	2,10 m
Steigung:	1,07 m
Schraubenfläche:	3,46 m≈
Preis des Flugzeuges 1938/39:	14 040 Reichsmark
Besondere Merkmale:	lenkbare Spornrolle, Rückenfluganlage

Bü 131B ist eines der ersten Flugzeuge mit dem neu eingeführten Ölabfluß unter dem Rumpf vor dem Fahrwerk.

Flugwerk

Festigkeit: Das Flugzeug entspricht den in Deutschland geltenden Bestimmungen sowie außerdem den CINA-Vorschriften mit einem Fluggewicht von 600 Kg in der Gruppe "Acrobatique".

Tragwerk, Anordung: Verspannter und verstrebter Doppeldecker, Oberfläche dreiteilig mit Baldachin, Unterfläche zweiteilig. Ober- und Unterflügel austauschbar. Querruder im Ober- und Unterflügel.

Rumpf, Einteilung: Vorn eingebauter Motor, anschließend Benzin- und Öltank, im Schwerpunkt offener Fluggastsitz, unmittelbar dahinter offener Führersitz. Ausbaubare Doppelsteuerung vorhanden.

Leitwerk und Ruder, Anordnung: Kielflosse und Dämpfungsfläche mit Stromliniendrähte verspannt. Einteiliges Seitenruder, zweiteiliges Höhenruder, jedoch mit Stoßstangen und Torsionswelle starr miteinander gekuppelt. Höhenruder mit von beiden Sitzen während des Fluges einstellbaren Trimmklappen.

Werkstoff und Bauart des Tragwerkes: Holzrippen, Holzholme in Doppel-T-Form, normale Innenverspannung, Stoffbe-spannung, Flächenstiele in Stahl.

Werkstoff und Bauart des Rumpfes: Gerippe aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren geschweißt, Stoffbespannung; Motoreinbau und Führersitz mit Blech verkleidet.

Werkstoff und Bauart des Leitwerkes: Gerippe aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren geschweißt, Stoffbespannung.

Fahrwerk: Geteiltes Fahrgestell, 2 Ballonräder mit Bremsen, Federbeine mit Spiralfeder und Öldämpfung, Gefedertes Heckrad mit Spiralfeder und Öldämpfung; kann wahlweise mit dem Seitenruder gekuppelt werden, so daß das Heckrad entweder um 360 Grad drehbar oder gesteuert ist.

Insassen: 1 Führer, 1 Fluggast.

Flugeigenschaften

Rollen am Boden: Die Steuerbarkeit am Boden ist ohne Zuhilfenahme der Bremsen durch das mit dem Seitenruder gekuppelte steuerbare Heckrad auch bei starkem Wind in jeder Beziehung einwandfrei.

Start und Landung: Kurzer, normaler Start; Landung einwandfrei. Besonders hervorzuheben ist die gute Steuerfähigkeit kurz vor der Landung und der kurze Auslauf ohne Bremsen.

Stabilität: Die Stabilitätseigenschaften sind um alle Achsen und bei allen in frage kommenden Schwerpunktslagen bei losgelassenem Steuer einwandfrei.

Wendigkeit: Die Wendigkeit ist infolge der doppelten Querruder und der geringen Spannweite sehr gut. Im übrigen sind die verschiedenen Steuerwirkungen gut zueinander abgestimmt.

Trudeln: Die Trudeleigenschaften sind bei allen in Frage kom-menden Schwerpunktslagen sowohl links wie rechts ein-wandfrei. Die Maschine trudelt unfreiwillig nicht. Gewollt trudelt das Flugzeug nach jeder Seite normal und kommt bei normaler Steuerstellung auch nach 10 Umdrehungen sofort heraus.

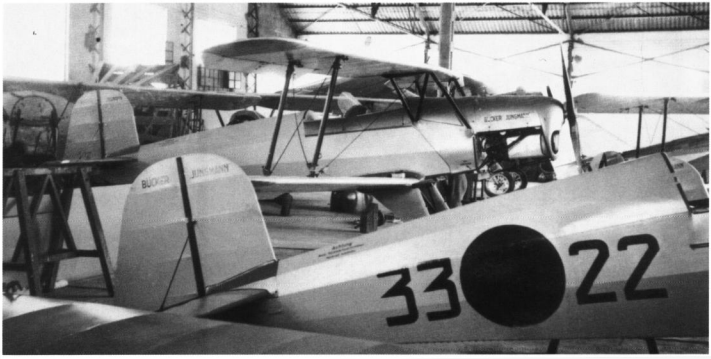
Kunstflug: Es können sämtliche Kunstflugfiguren und Kombinationen leicht und elegant ausgeführt werden.

Es wurden ausgeführt:
Looping
Halber Looping mit anschließender Rolle
Looping nach vorn
Looping mit Gleitflug
Rückenflug
Langsame Rollen rechts und links sowie laufende
Rollen in Links- und Rechtskurve
Trudeln
Messerflug
Senkrechts Abrutschen über den Flügel usw.

Vorderansicht der Bü 131B D-EBZE. Die kleine schlitzförmige Luftklappe auf der unteren Motorverkleidung linke Seite hatten nur wenige Maschinen und wurde wieder weggelassen.

Bü 133B - Flugzeuge 1937 vor der später abgebrannten Einfliegerhalle. Vorne ein für Rumänien bestimmtes Flugzeug.

Erste Lieferungen von Bü 131B im Februar 1937 nach Spanien. Hier in Sevilla-Tablada.



Bü 131B mit den Bücker-Schneekufen. Von Bücker entwickelt, einfach zu montieren und für alle Bücker-Typen verwendbar. Vorne an der Motorseite ist eine Motorandrehkurbel zu sehen.

Rückenflug der Muster/Vorführmaschine Bü 131B D-EBZE. Der "Jungmann" liegt wie ein Brett.

Schulung in Japan mit von Deutschland erhaltenen Bü 131B.

Für den Fliegerfilm D-III-88 1938 wurden eine ganze Staffel von Bücker "Jungmann"-Flugzeugen zu englischen Jagdflugzeugen des ersten Weltkrieges gemacht.

Die Federbeinverkleidung am Fahrwerk ist entfernt, die Motorkappe übermalt und das Flugzeug buntfleckig lackiert, ebenso mit englischer Kokarde und Flagge. Über dem vorderen Sitz ist ein Holz-MG montiert.

Der Schauspieler Heinz Rühmann flog oft und gern in Rangsdorf mit einer Bücker. Hier wird er von Werkpilot Werner Ahlfeld eingewiesen...

... und im vorderen Sitz begleitet.

Bücker Bü 131 D der 8./ J.G. 54 „Grünherz", gezeichnet nach einem Foto (datiert mit März 1943 Ostfront).

Leider waren nur die ersten beiden Buchstaben „SB" des Kennzeichens sichtbar. „BL" ist vom Zeichner hinzugefügt worden, also nicht authentisch.

Zeichnungen: Manfred Meyer

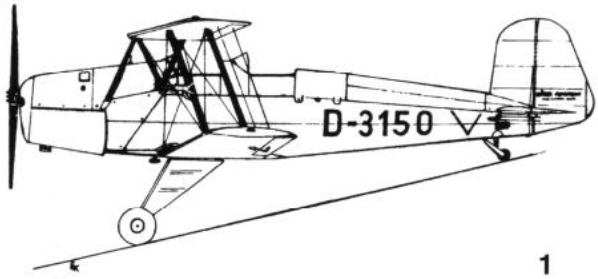
Unter Lizenz in Spanien gebaute CASA I. 131 oder E.3B einer Fliegerschule der Spanischen Luftwaffe aus den 60er Jahren. Ausgerüstet mit E.N.M.A. Tigre G-IV-A 125 PS Triebwerk.

Bücker Bü 131 B des Deutschen Luftsport-Verbandes mit Skiwerk, ca. 1938

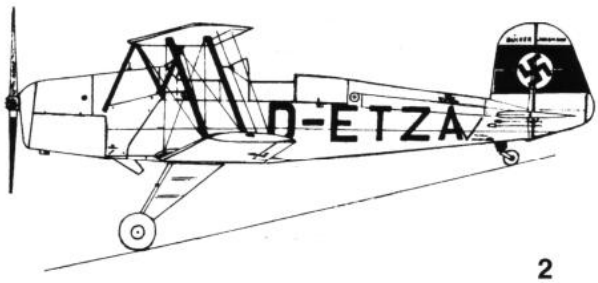
Bücker Bü 131 B der Jugoslawischen Luftwaffe, Fliegerschule Pancevo, 1940. Die meisten jugoslawischen Bücker wurden bei UTVA aus importierten Bausätzen montiert.

Bücker 131 aus schweizerischer Lizenzproduktion mit 170 PS Lycoming IO-340 4zyl Einspritzer-Triebwerk und abgedecktem vorderen Cockpit.
Die Maschine wurde 1962 auf Anregung des Kunstfliegers Albert Reusch für den Wettbewerbskunstflug umgebaut.

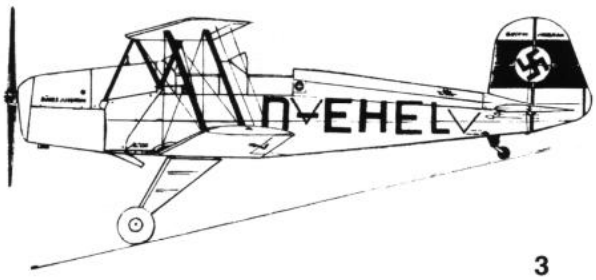
Seitenansichten



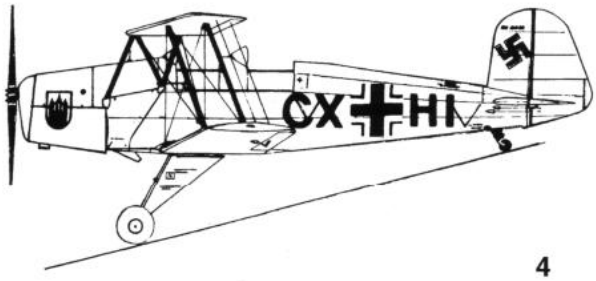
1



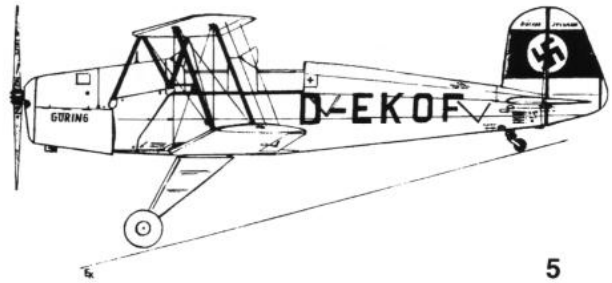
2



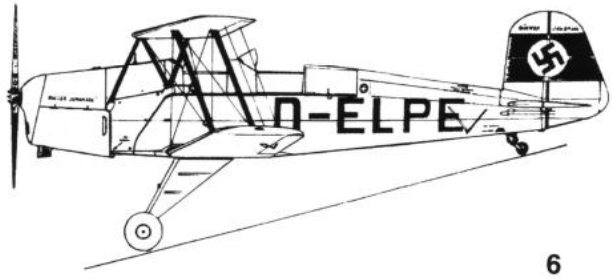
3



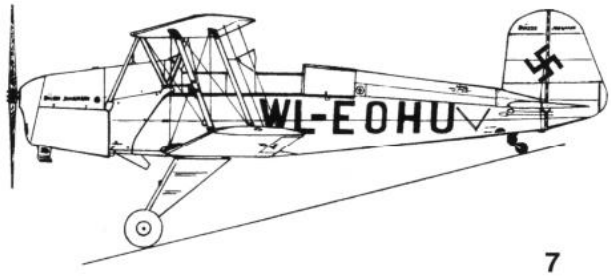
4



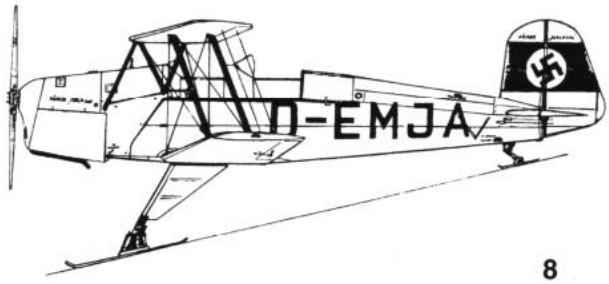
5



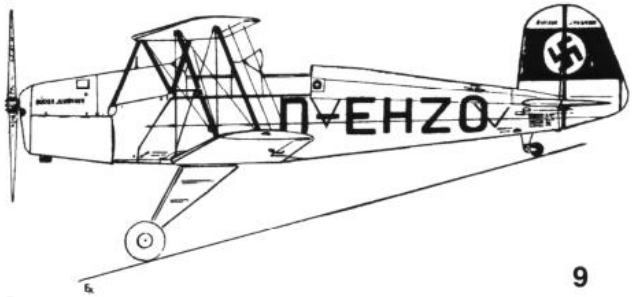
6



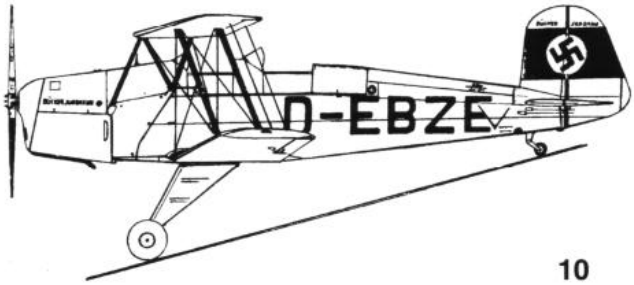
7



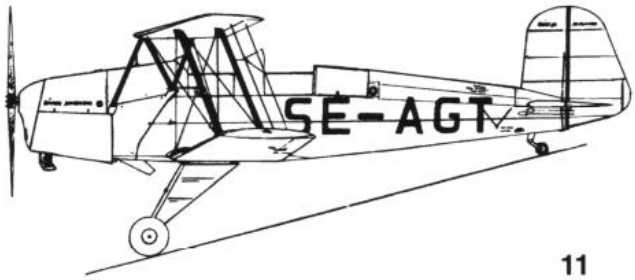
8



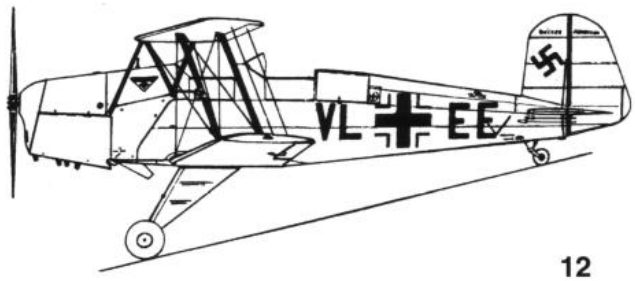
9



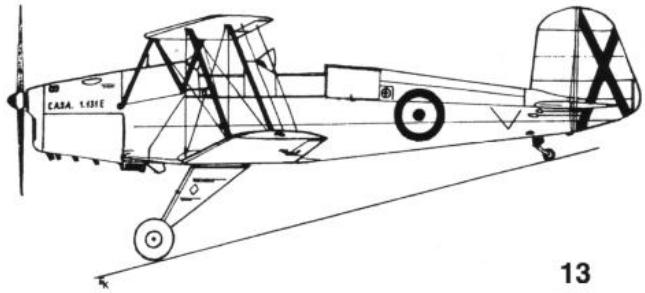
10



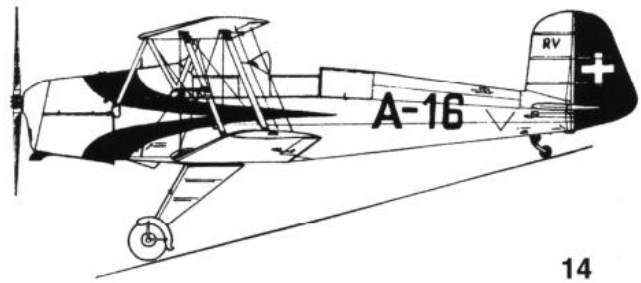
11



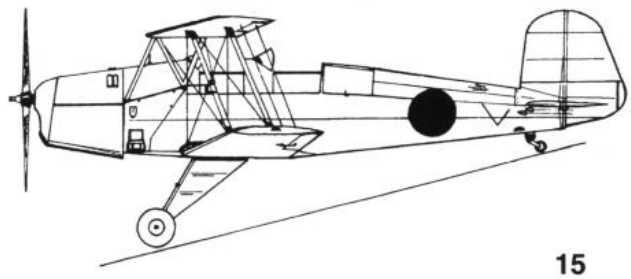
12



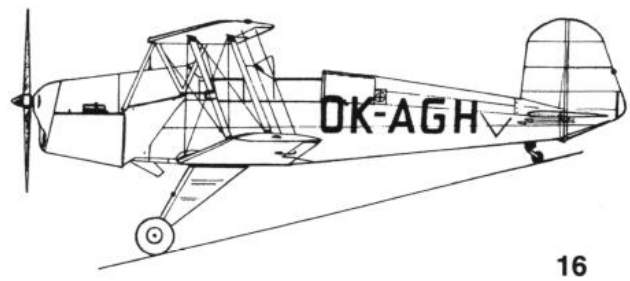
13



14



15



16

1 **Bü 131V-1 D-3150 Prototyp**
Lackierung: allseitig silber einschließlich Haube und alle Blechteile

2 **Bü 131D-1A D-ETZA**
D-Zelle mit 80 PS Hirth-Motor
nur wenige Maschinen
Lackierung: serienmäßige Werkslackierung von 1936 perlweiß/mattsilber

3 **Bü 131A-2 D-EHEL**
Baujahr 1937
mit verbesserter Motorkappe und Ölabfluß
Lackierung: serienmäßige Werkslackierung allseitig perlweiß, Haube und alle Blechteile aluminium-mattsilber

4 **Bü 131A-2 CX+HI**
Baujahr 1937 (verbesserte A-Serie)
Flugzeug der F.S. A/B 23 Kaufbeuren 1943
Lackierung: RLM-grau über alles

5 **Bü 131A D-EKOF GÖRING**
zweites Flugzeug der anlaufenden Serie.
Die ersten Flugzeuge wurden in Silber ausgeliefert.
Landesflagge am Leitwerk: rechts: schwarz-weiß-rot, links: Hakenkreuzfahne

6 **Bü131B-2 D-ELPE**
Baujahr 1937
Lackierung: allseitig perlweiß, Motorhaube und alle Blechteile aluminium-mattsilber
Hakenkreuzfahne am Leitwerk beidseitig
3. Auspuffart

7 **Bü 131B-3 WL-EOHU**
Baujahr 1937
Lackierung: perlweiß/mattsilber
3. Auspuffart - verlängert, gebogen

8 **Bü 131B-2 D-EMJA**
Baujahr 1937
Lackierung: perlweiß/mattsilber
2. Auspuffart
mit Bücker-Schneekufen

9 **Bü 131A D-EHZU**
Baujahr 1937
Lackierung: allseitig perlweiß, Motorhaube und alle Blechteile aluminium-mattsilber
2. Auspuffart

10 **Bü 131B-1 D-EBZE**
Baujahr 1937
Lackierung: perlweiß/mattsilber
2. Auspuffart
Mustermaschine der ersten B-Ausführung

11 **Bü 131B-2 SE-AGT**
Baujahr 1936/37
an Schweden geliefertes Flugzeug
mit verlängerten Auspuffrohr
Lackierung: werksmäßig perlweiß/mattsilber

12 **Bü 131D VL+EE**
Baujahr ab 1938
Standardflugzeug für Anfangsausbildung bei der Luftwaffe in serienmäßiger Standardlackierung von 1939/40
allseitig RLM-grau, breiten Balkenkreuzen und Hakenkreuz auf Seitenflosse (Leitwerk)
4. Auspuffart mit vier kurzen Rohren

Lizenzbauten im Ausland

13 Spanien **CASA 1.131E (Bü 131B)**
Militärbezeichnung E3B
mit ENMA-Tigre Motor G-IV von 125 PS
Lackierung: allseitig grau mit Andreaskreuz auf weißem Seitenruder und rot-gelb-roter Kokarde an den Rumpfseiten

14 Schweiz **Do/Bü131B A-16** (Militärbezeichnung)
Baujahr 1937
Lackierung: einheitlich allseitig gelb mit schwarzen Streifen an den Rumpfseiten
Schweizer Fahne auf oberen und unteren Tragflächen, rechts und links und am Seitenruder (Leitwerk)

15 Japan
bei Nippon Kukusai Koko K.K. gebaute Bü 131B
mit Hitachi-11 Motor von 110 PS
als **primary trainer Typ 4 (Ki 86a)** für die japanische Luftwaffe und Army 1942
Lackierung: allseitig orage-gelb mit roter Scheibe (Sonne) an den Rumpfseiten.

16 CSR Tschechoslowakei
bei Aero gebaute Bü 131B als **C-104**
mit Walter-Minor 4-III von 105 PS
Hier mit Zivil-Kennung OK-AGH, Baujahr 1946
Lackierung: allseitig hellgrau über alles

Gewichtsabnahme-Kontrolle an einer Bü 131A in der großen Halle-3 bei Bücker 1938.

Für Ungarn bestimmte Bü 131D in Rangsdorf vor der Abholung.

Bücker-"Jungmann" Flugzeuge 1939. Alle RLM-grau lackiert und ohne Schrift "Bücker Jungmann" auf der Motorhaube.

Sechs Bü 131D wurden im Juni 1939 mit dem Schiff nach Niederl. Indien geliefert. Hier zwei davon auf dem Flugplatz Batavia auf Java.

Werkpilot Josef Beier - mit weißem Hemd in der Mitte - in Batavia mit Offiziere der Niederl. Indischen Luftfahrtbehörde.

Winterschulung - der Flugschüler wartet auf das Zeichen vom Mann mit der Startfahne bei Sonne - Schnee - und Schatten!

Bü 131 bei der Luftwaffe

Bü 131D CC+NZ mit der WerkNr. 4262 von der LKS 7 Tulln.

Eine Bü 131B auf der LKS 2 Gatow.

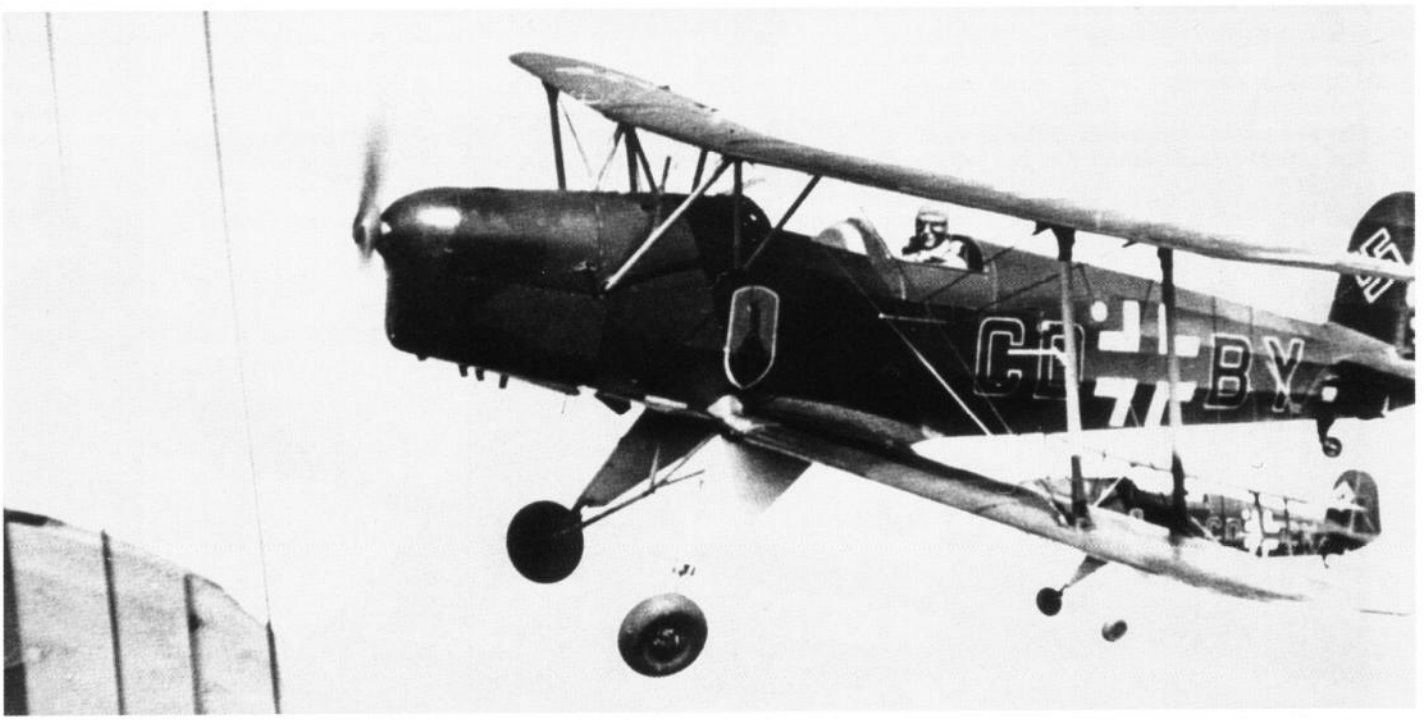
Bü 131 BD+BC WerkNr. 6041 der Flugschule 115 Wels. Mit diesem Flugzeug wurde in Straußberg am 27. April 1942 der Werk-Abnahmeflug gemacht. Pilot war Beate Uhse.

Bü 131D PU+AE auch von der Flugschule 115 Wels 1944 in Münsteuer-Obernberg/Inn.

Bü 131D BA+WU der LKS 4 Bad Wörishofen 1942. Hier wurde am 14. Januar 1941 bei Bücker der Werk-Abnahmeflug mit Kuhs/König gemacht.

Verbandsflug von vier Bü 131D der Flea 14 am 15. Dezember 1944 in Cottbus.

Bü 131D BD+FZ WerkNr. 770 und PH+IZ Werknr. 620 mit Bücker-Schneekufen im Winterschulbetrieb auf der FS A/B 71 Prossnitz.



Bü 131D BG+AY WerkNr. 4191 mit Bücker-Schneekufen in Marienbad/ Karlsbad.

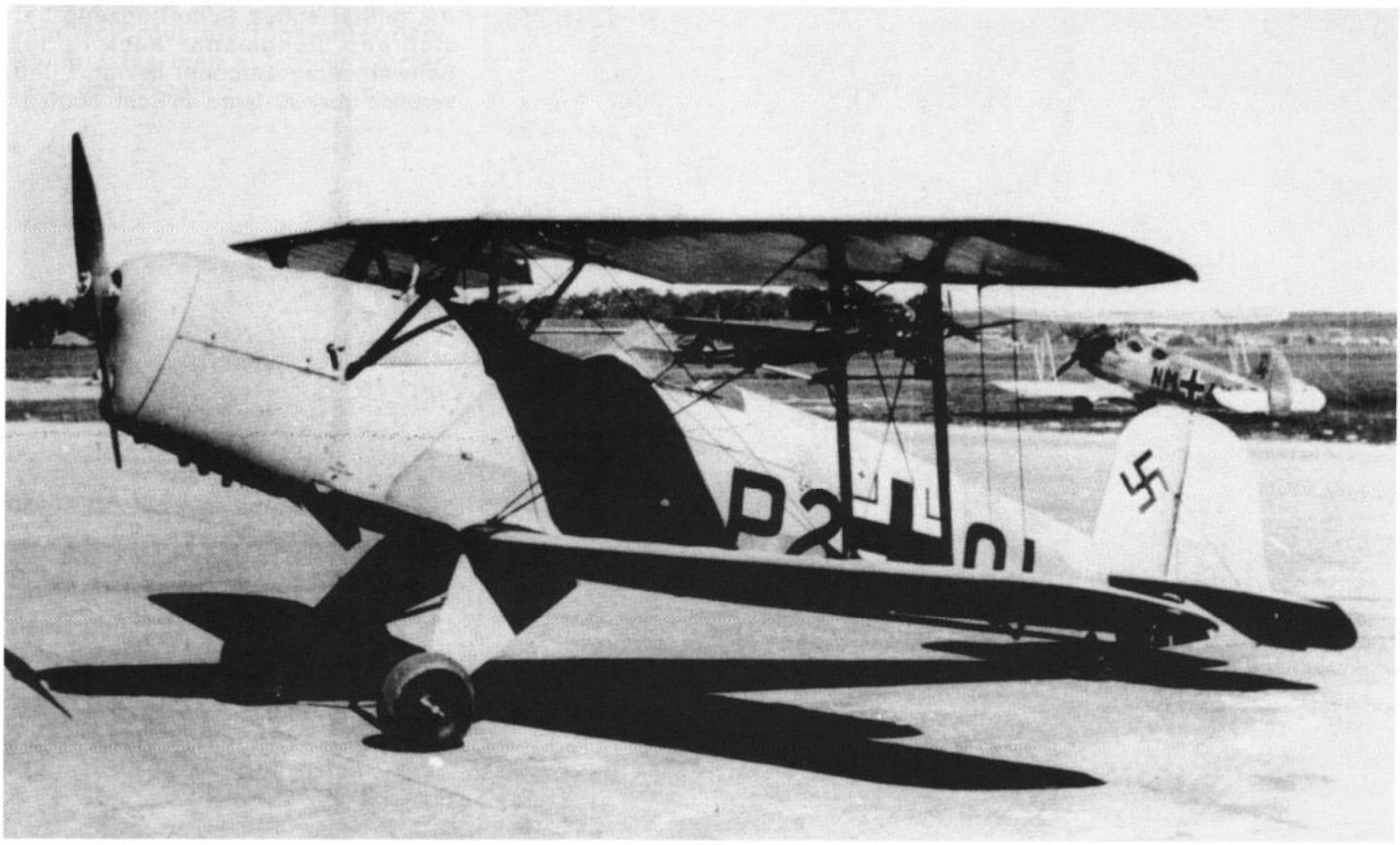
Bü 131B der FS A/B 110 GD+MZ Stubendorf.

Ein Foto zur Erinnerung. - Flugschüler mit einer Bü 131D 1944 in der FS A/B 112 Langenlebarn.

Bü 131D der Jagdfliegerschule Bad Aibling.

Bü 131A von der FS A/B 116 1942 in Gr. Sachsenheim.

Bü 131A KJ+NL auf der FS A/B 72 1944 in Schwerin/Görris.



Eine Bü 131D mit ungewöhnlichem Kennzeichen P2+OI.

Bücker "Jungmann" in Ungarn vom National Aviation Fund H.M.N.R.A. Horthy Miklos Nemzetirepülöalap (vormilitärische Trainingsorganisation).

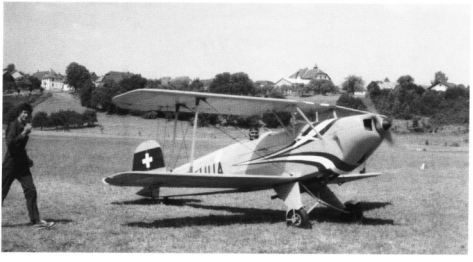
Als militärisches Schulflugzeug hat sich der "Jungmann" auch in der Schweiz ausgezeichnet bewährt und verblieb über 30 Jahre im Schulbetrieb.

Die vom Militär aus dem Schulbetrieb genommenen Flugzeuge wurden dem schweizer Aero Club überlassen, wo man damit sehr gern weiterflog. Die Standardlackierung gelb mit schwarzen Streifen hatte man beibehalten.

Da der Hirth-Motor des "Jungmann" nicht den neuen Phon/Lärmbestim-mungen der Schweiz entsprach, mußte ein Lärmdämpferrohr eingebaut werden.

Vorderansicht des "Jungmann" mit dem Motordämpferrohr unter dem Rumpf, das man als "Frankfurter Topf" bezeichnete.

Ein "Jungmann" der ersten Umbauten auf Lycoming-Motor von 150 PS.



Auch diese Motorumbauten mußten ein Dämpferrohr haben, in etwas anderer Form. Hier auf der Fliegerschule von Albert Ruesch in Porentruy.

Im Farbanstrich des KFC Austria eine der schweizer Umbauten zur Bücker-"Lerche" Do/Bü 131 R-180 bezeichnet. Es ist der 5. Umbau dieser Art und ging nach Österreich.

Ein anderer Umbau zur "Lerche" kam 1957 nach Deutschland zur Luftfahrtschule Nordrhein-Westfalen. Seit 1983 gehört sie einer Haltergemeinschaft in Dinslaken. Kennzeichen D-EDEF, zuvor HB-ESA WerkNr. 63.

Do/Bü 131. Einer der wenigen "Jungmann"-Flugzeuge in Deutschland, die noch mit dem Original Hirth-Motor HM 504 ausgerüstet sind. Das Flugzeug war vom 3. Mai 1939 als A-41 im Militärdienst und wurde 1954 von Zivil HB-UTK übernommen. 1981 konnte er aus der Schweiz erworben werden. Die Grundlackierung gelb/schwarz wurde belassen.

Hier eine Aero C 104 WerkNr. 213 mit Walter-Minor 4 III von 105 PS, ab 1973 als D-EOCS in Deutschland. Auch hier wurden die schweizer Farben gewählt.

CASA 1.131E (E3B) E = escuela. Vorderansicht des spanischen Motors ENMA Tigre G-IV A des bei CASA gebauten "Jungmann".

Bei dieser CASA 1.131E D-EFJR hat man die letzte spanische Militärlackierung beibehalten, mit Kokarde und Andreaskreuz. In Trebbin/ Schönhagen 1992.

Die Mehrzahl aller Bücker-"Jungmann" Flugzeuge heute in Deutschland wurden bei CASA gebaut. Alle haben wunderbare Farbstylings. Diese hier ist Baujahr 1963 WerkNr. c/n 21 97-621.

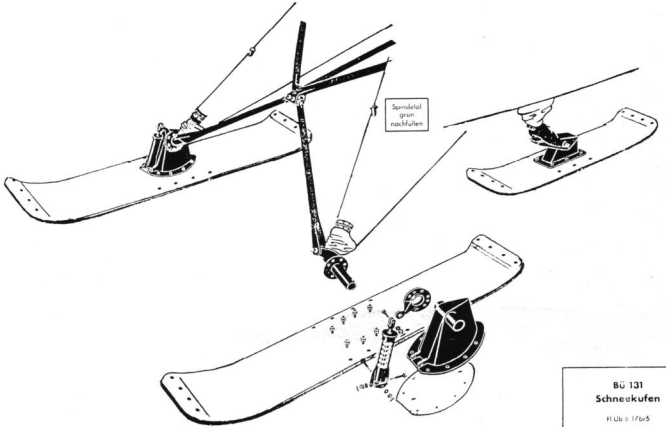
Hier die CASA 1.131E D-EEEK Baujahr 1954 WerkNr. c/n 2015/419.
In Degerfeld 1984.

Diese CASA 1.131E ist Baujahr 1954 WerkNr. c/n 2136/453. In Degerfeld 1984.

Zwei der auf Lycoming-Motor umgebauten CASA "Jungmann" D-EDDI WerkNr. c/n 2172/552. Der Motor IO-360 von PS wurde sehr gut eingepaßt. Alle Umbauten sind bei der ehem. Fa. Bitz von Griener in Haunstetten gemacht worden.

Mit einem sehr schönen Farbstyling dieser CASA-Umbau D-EDDD WerkNr. c/n 2223/604 Baujahr 1963 in Degerfeld 1991.

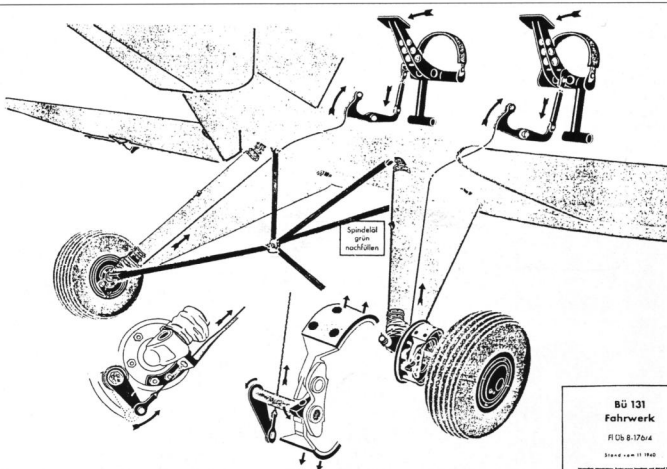
Jede Menge Bückers beim jährlichen Bücker "Fly-In". Hier 1984. Buntes Treiben in Nostalgie - man macht Konversation und Picknick an den Flugzeugen - ein faszinierendes Bild.



Bü 131
Schneekufen

Fl Ub 8-17b/5

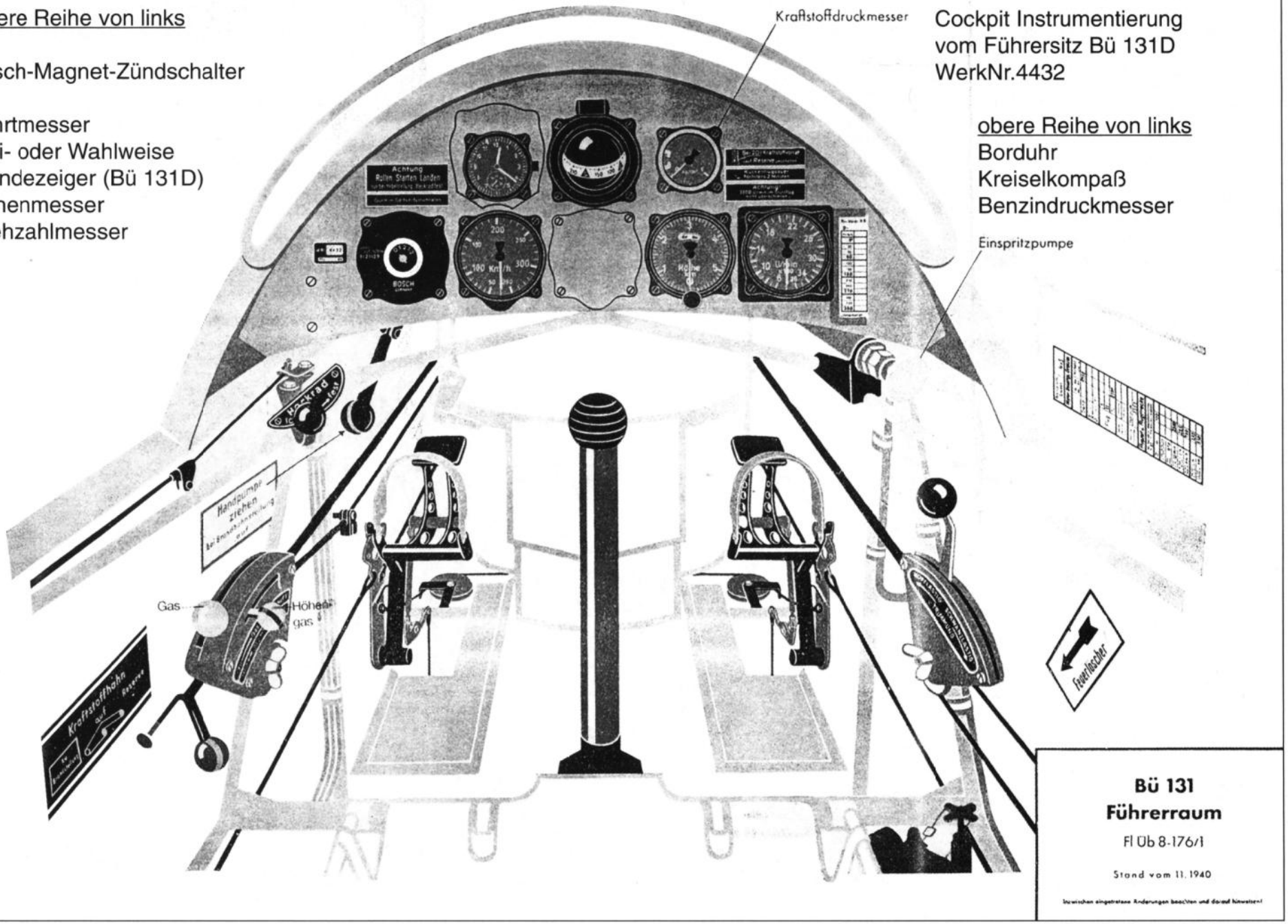
Stand vom 11. 1940



Bü 131
Fahrwerk

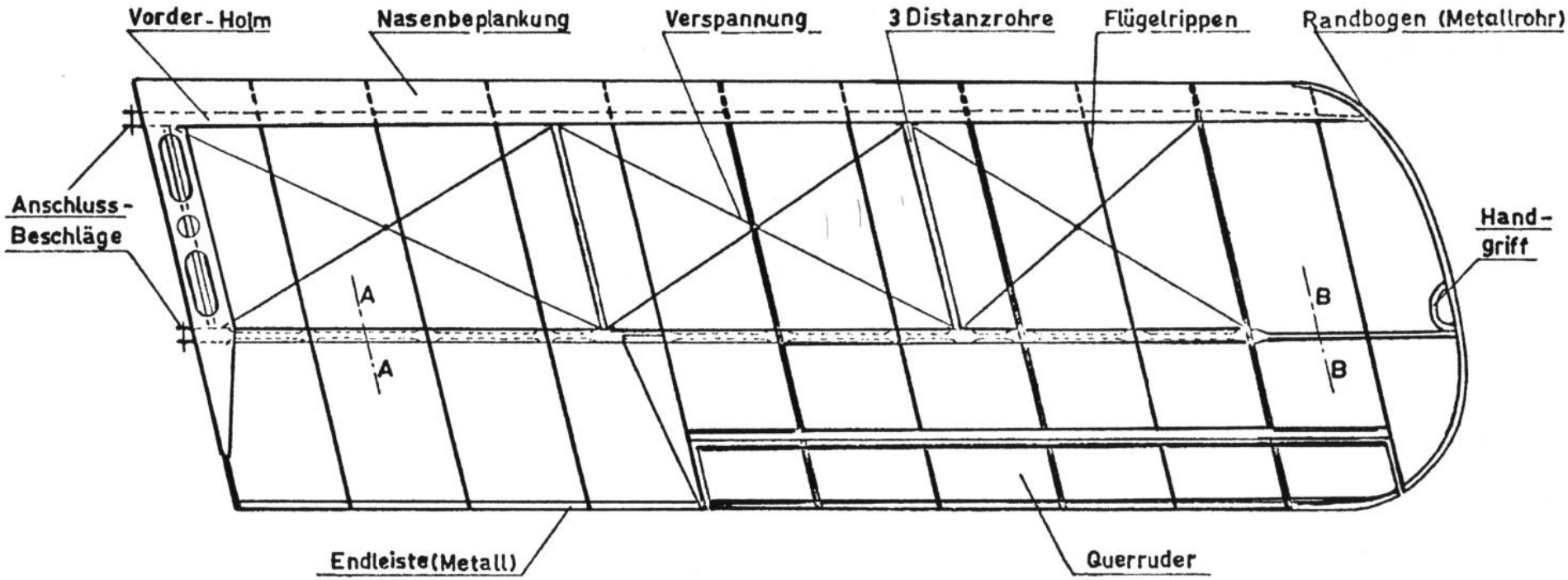
Fl Ub 8-17b/4

Stand vom 11. 1940



Cockpit-Führersitz

BÜCKER FLÜGEL

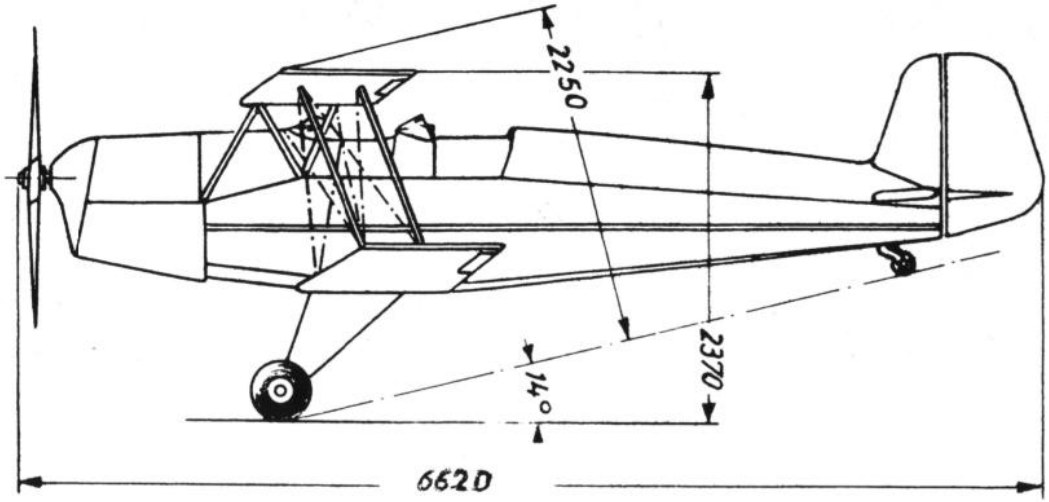


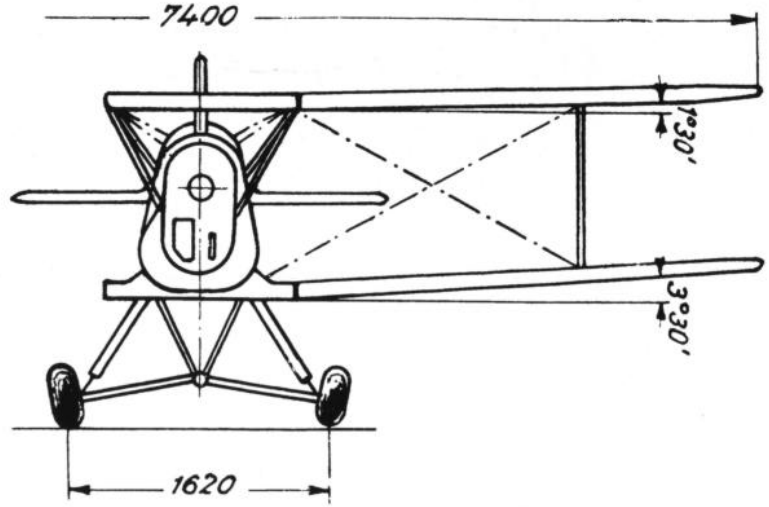
Rippe

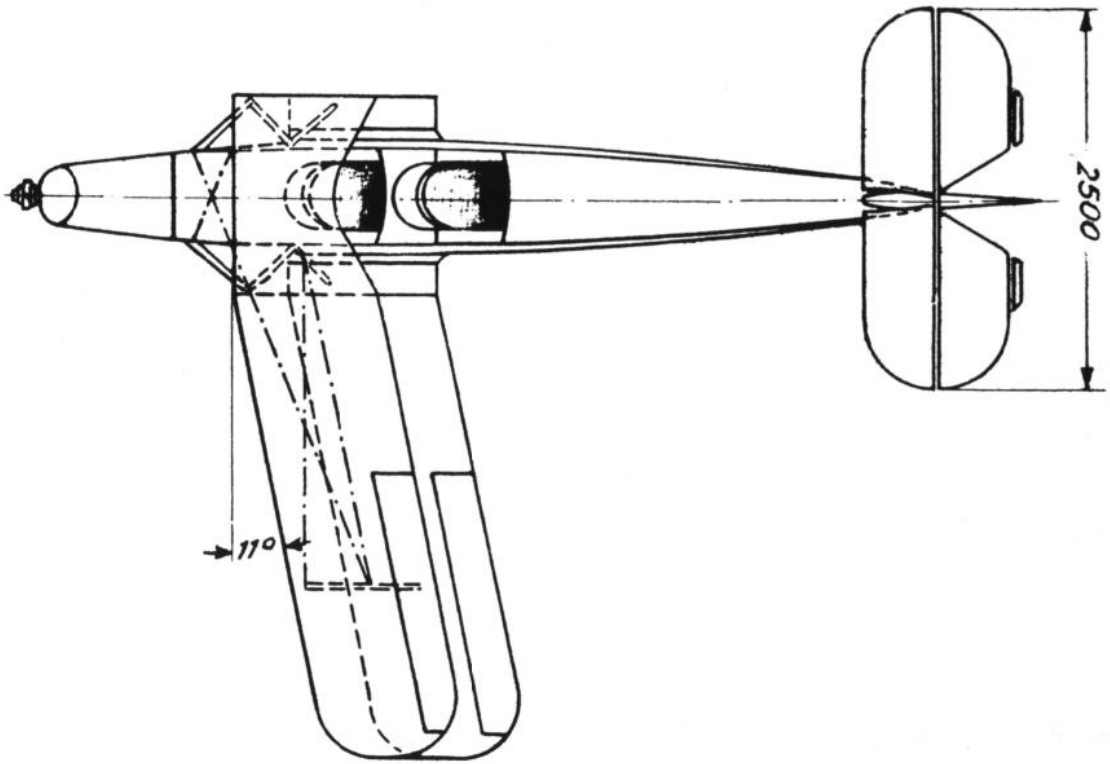
A ÷ A

B ÷ B

Holm-querschn.







Technische Daten und Leistungsangaben

Bü 131 A „Jungmann"

2-sitziges Schulflugzeug

Triebwerk: Hirth HM 60 R Vierzylinder Reihenmotor von 80 PS

Spannweite oben wie unten:	je 7,40 m
Lange: gr.	6,70 m
Höhe: gr.	2,25 m
Radspur:	1,70 m
Rüstgewicht:	350,00 kg
Zuladung:	280,00 kg
Fluggewicht:	630,00 kg
Flächenbelastung:	46,60 kg/qm
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h
Reise:	160 km/h
Lande:	70 km/h
Flugdauer:	4 Std.
Reichweite:	650 km

Steigzeit auf 1000 m: 7,4 min., auf 2000 m: 16,8 min.
Dienstgipfel: 4000 m in 53 min.

Steigen am Boden:	2,4 m/s
Startstrecke:	240 m (Windstille)
Landestrecke:	145 m
Verbrauch:	14 l/100 km
Tankinhalt:	90 l
Schmierstoff:	4 l

Flächeninhalte:

Tragfläche mit Querruder oben und unten je 6,75 qm

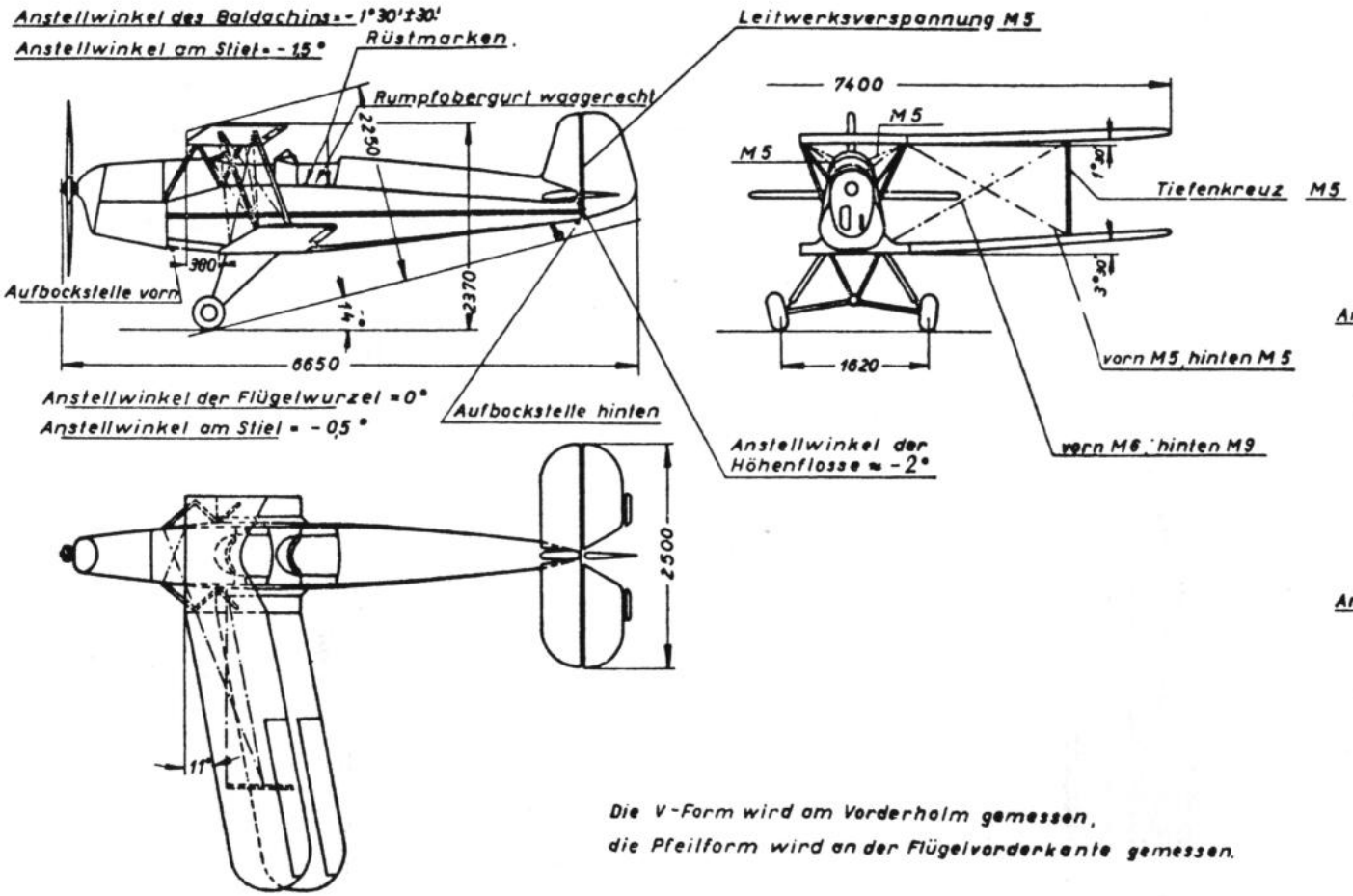
Flügelfläche ges.:	13,50 qm
Querruder:	0,76 qm oben/unten
Höhenleitwerk:	1,95 qm Spannweite des Höhenleitwerks: 2,50 m
Seitenleitwerk:	1,03 qm

Tragflügelform: Rechteck V-Form oben: 1,5 Grad
unten: 3,5 Grad
Pfeil-Form oben: 11,0 Grad (unten gleich)
Staffelung: 380 mm
mittlere Flächentiefe oben/unten je 0,91 m
Flügelstreckung oben/unten je 1:8,1

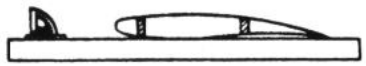
LUFTSCHRAUBE

Antrieb:	direkt Holzblatt (starr) von Heine, Drehsinn: mul
Durchmesser:	1,95 m
Schraubenfläche:	2,99 qm
Reifengröße:	420 x 150
Spornradgröße:	135 x 45

Rüstplan



Art der Messung des Anstellwinkels an einer Flügelrippe



Art der Messung des Anstellwinkels an der Höhenflösse

Die V-Form wird am Vorderholm gemessen,
die Pfeilform wird an der Flügelvorderkante gemessen.

8-131.00-736

Roto 1711

Bücker-"Jungmann"-Versionen
Schweizer Umbauten "Lerchen"

Bü R 170 HB-UTH
Die erste nach Plänen von Albert Ruesch umgebaute Do/Bü 131B auf 170-PS-Lycoming-Motor 0-340.
Lackierung geblieben: Gelb mit schwarzen Streifen.

Bü R 180 HB-UTD
Der zweite Umbau mit 180 PS.
Gleiche Lackierung: Gelb mit schwarzen Streifen.

Do/Bü R 180 "Lerche" HB-URN
Der dritte Umbau ("Züri-Lerche").
Lackierung: seitlich unten Gelb, oben Blau, von vorn nach hinten breiter weißer Streifen und weißes Seitenleitwerk.

Do/Bü 131 R 180 "Lerche" D-EDEF
Der sechste Umbau wurde nach Deutschland geliefert.
Lackierung: (Die Erste) weiß von unten aus rot abgesetzt.